

⑨ 日本国特許庁 (JP)
⑩ 公開特許公報 (A)

⑪ 特許出願公開
昭58—211974

⑫ Int. Cl.³
B 62 D 25/12

識別記号

庁内整理番号
8108—3D

⑬ 公開 昭和58年(1983)12月9日

発明の数 1
審査請求 未請求

(全 4 頁)

⑭ フードストツパ構造

⑯ 特 願 昭57—93037

⑰ 出 願 昭57(1982)6月2日

⑱ 発 明 者 川床仁

厚木市岡津古久560—2日産自動車株式会社テクニカルセンター内

⑲ 発 明 者 渡辺朗

厚木市岡津古久560—2日産自動車株式会社テクニカルセンター内

⑳ 出 願 人 日産自動車株式会社

横浜市神奈川区宝町2番地

㉑ 代 理 人 弁理士 土橋皓

明 細 書

1. 発明の名称

フードストツパ構造

2. 特許請求の範囲

フード後縁部を車体側に支持するフードヒンジにフードストツパを一体的に形成し、このフードストツパと対面するフード側若しくは車体側に設けた係止孔内にフード閉時において前記フードストツパの頭部が挿入されるようにしたことを特徴とするフードストツパ構造。

3. 発明の詳細な説明

本発明は、衝突時に車体に対してフードが移動し、ヒンジを回復不可能にまで損傷したり、あるいはフードが車体から飛び上つてフロントガラス等を破損したりするのを未然に防止するためのフードストツパ構造に関する。

従来、この種のフードストツパ構造としては、例えば、第1図乃至第3図に示すように、フードFの後縁部を車体B側に回動可能に支持するフードヒンジ1の近傍において、フードストツ

パ2をカウルトツブ3の上壁4裏面側に溶接されたブラケット5にボルト6締め手段により取付け、フードストツパ2の頭部をカウルトツブ3の上壁4から突出させ、フードFの閉時に頭部7がフードレインフォース8に開設した係止孔9内に挿入されるように形成したものがあつた。尚、第2図中、10はヒンジ補強配材であり、上記係止孔9と一体となる開口が設けられている。

しかしながら、上記従来のフードストツパ構造にあつては、フードストツパ2の取付強度を向上させるために別途ブラケット5を配設したり、またフードストツパ2の取付けをボルト6により行なつていたために、その部品点数が増加し、車体軽量化の要請に反することとなる他、ブラケット5の溶接やフードストツパ2のボルト6締めに要する作業工数が増加するという問題点があつた。

本発明は上記問題点を着目してなされたものであり、その目的とするところは、従来、フー

ドストッパの取付けのために要した取付部品を削減し車体軽量化の要請に応えると共に、作業工数の低減を図ることにある。

即ち、本発明は上記目的達成のための手段として、フード後部部を車体側に回動自在に支持するフードヒンジにフードストッパを一体的に形成したことを要旨とするものである。

以下添付図面に示す実施例に基いて本発明を詳細に説明する。

第4図および第5図に示す本発明の第一実施例において、フードF後部部は従来と同様の構成からなるフードヒンジ1により車体B側に回動可能に支持されており、カウルトップ3の上壁4にはフードヒンジ1の固定片11が、またフードレインフォース8とヒンジ補強材10との重合部にはフードヒンジ1の可動片12が夫々ボルト13、14締めにより固定されているが、本実施例では上記固定片11の先端側部にフードストッパ15が一体的に立上り形成されており、このフードストッパ15の頭部16が、該フードストッパ

15に対面するフードレインフォース8およびヒンジ補強材10に穿設された係止孔9内に、フードF閉時において挿入されるようになつている。尚、フードストッパ15の頭部16には車体前方側に係止爪17が形成されており、衝突時に係止孔9の前後部18に引つ掛かり易くなつている。

このように、フードストッパ15をフードヒンジ1と一体的に形成したことによつて、フードヒンジ1取付けの際に、これと同時にフードストッパ15も所定位置に立設されるため、従来のようにブラケットやボルト等を用いることなく取付けることができ、しかもフードヒンジ1によりフードストッパ15の取付強度も従来と同様に保持することができる。また、フードF閉時には、第5図に示すように、フードストッパ15の頭部16が係止孔9内に挿入した状態となるために、衝突によりフードFに車体B後方への移動力が作用した場合に、フードストッパ15が係止孔9の前後部18に係止され、フードヒンジ1の損傷を防止することができる他、フードFが

車体Bから飛び上がろうとするのをフードストッパ15の係止爪17により防止することができ、フロントガラス等の破損をも未然に防止することができる。

第6図は本発明の第二実施例を示したものであり、フードストッパ15'をフードF側に設けたものである。即ち、この実施例では、フードストッパ15'をフードヒンジ1'のフードF側の可動片12'に一体的に立上り形成すると共に、フードF閉時にフードストッパ15'の頭部16'が挿入される係止孔9'をカウルトップ3の上壁4に穿設したものである。また前記実施例とは異なつて、フードストッパ15'の頭部16'に形成される係止爪17'を車体Bの後方側に向けて設け、衝突時にフードFと共にフードストッパ15'が車体B後方側に移動する際に、係止爪17'が係止孔9'の後部19に係止される構造となつている。従つて、衝突時には、第一実施例と同様の効果を実現する。

以上説明したように、本発明に係るフードストッパ構造によれば、フードストッパをフード

ヒンジと一体的に形成したから、従来のようにフードヒンジとは別個にフードストッパを取付けていたのに比べて取付工数の低減を図ることができる他、部品点検の削減による車体軽量化への要請に沿うことができる。

4. 図面の簡単な説明

第1図は従来のフードストッパの構造の一例を示す斜視図、第2図は第1図のA部拡大図、第3図はフードストッパの取付状態を示す斜視図、第4図は本発明の第一実施例を示す第1図のA部相当図、第5図はフード閉時の断面説明図、第6図は本発明の第二実施例を示す第1図のA部相当図である。

F…フード

B…車体

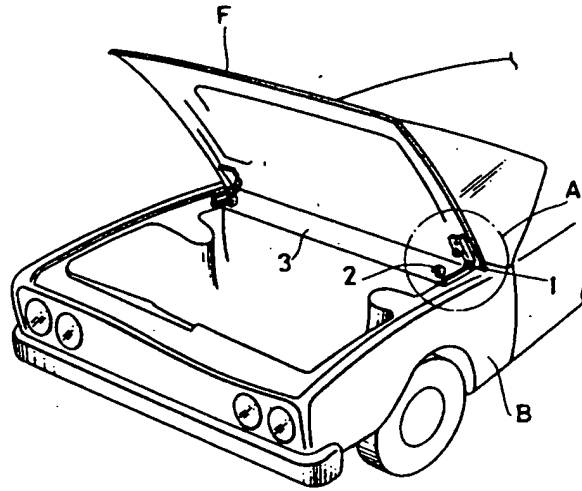
1, 1'…フードヒンジ 2, 15, 15'…フードストッパ

9, 9'…係止孔

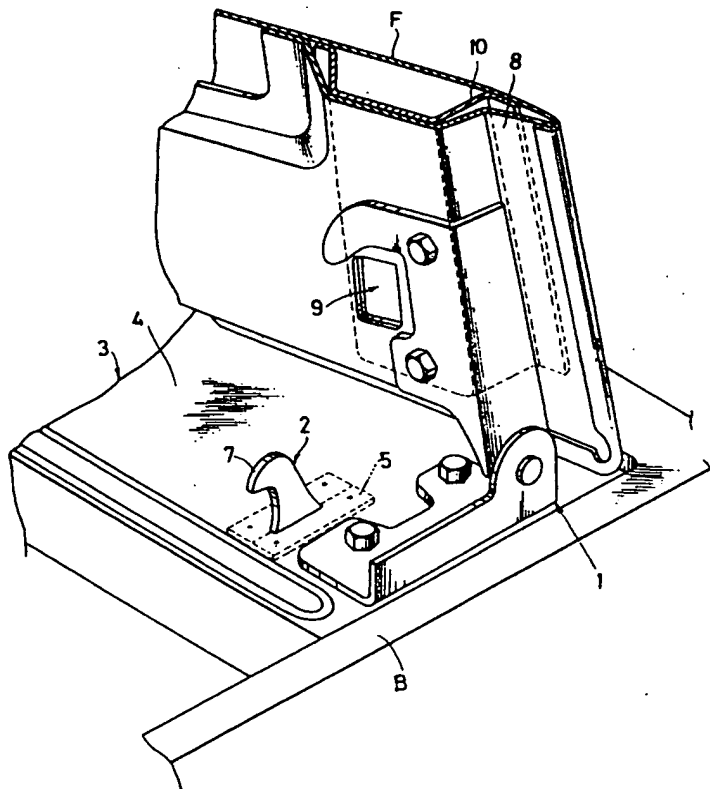
7, 16, 16'…頭部

特許出願人 日産自動車株式会社
代理人 弁理士 土 橋 皓

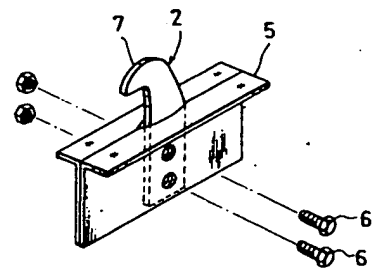
第 1 図



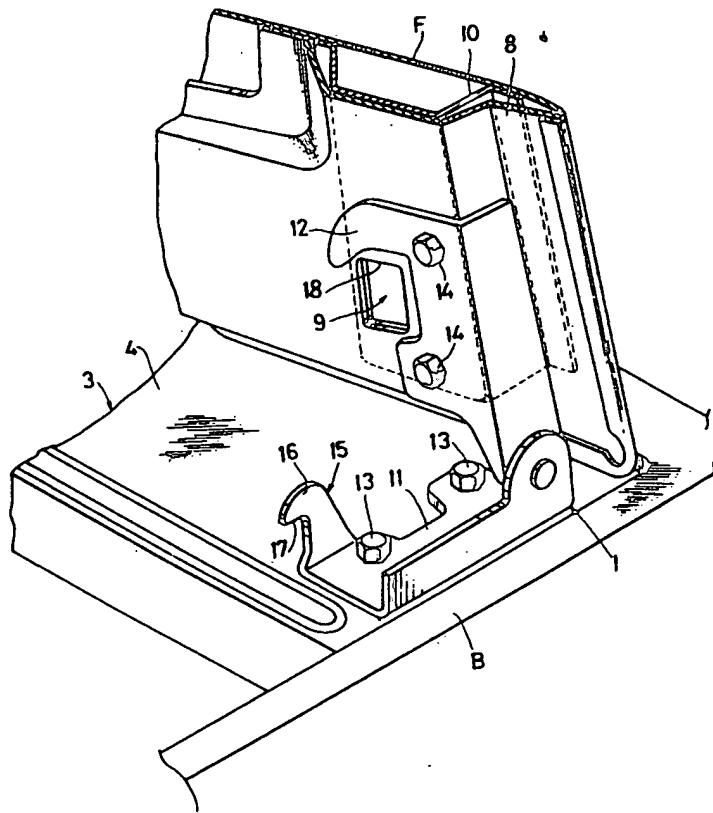
第 2 図



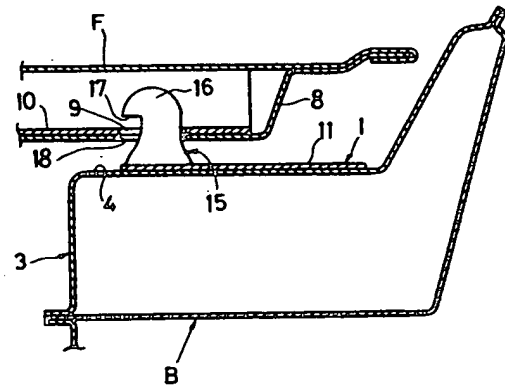
第 3 図



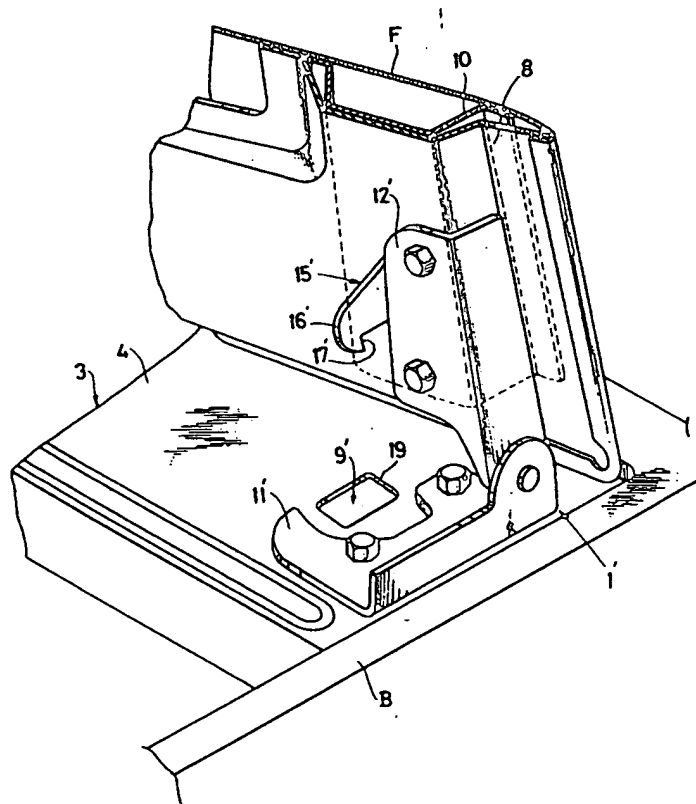
第 4 図



第 5 図



第 6 図



CLIPPEDIMAGE= JP358211974A

PAT-NO: JP358211974A

DOCUMENT-IDENTIFIER: JP 58211974 A

TITLE: HOOD STOPPER STRUCTURE

PUBN-DATE: December 9, 1983

INVENTOR-INFORMATION:

NAME

KAWATOKO, HITOSHI

WATANABE, AKIRA

ASSIGNEE-INFORMATION:

NAME

NISSAN MOTOR CO LTD

COUNTRY

N/A

APPL-NO: JP57093037

APPL-DATE: June 2, 1982

INT-CL (IPC): B62D025/12

US-CL-CURRENT: 180/69.2

ABSTRACT:

PURPOSE: To reduce the number of fitting parts required for setting a hood stopper so as to make the car body light weighted as well as to reduce the working manhour by forming a hood stopper integrated with a hood hinge which supports the back edge of the hood on the car body.

CONSTITUTION: A hood stopper 15 is formed in one body with a hood hinge 1. Therefore, at the time of setting a hood hinge 1, a hood stopper 15 is also elected at a determined position at the same time, accordingly brackets and bolts are not necessary for setting and set strength of the hood stopper 15 can

be well secured by means of a hood hinge 1. When a hood F is closed, the hood stopper 15 is relatedly stopped to the front edge part 18 of a stopper hole 9. Even when the hood F is moved forward the rear of the car body B by collision, the hood F is prevented from jumping up from the car body B, by a stopper claw 17 of the hood stopper 15, and the damage of the front glass can be prevented.

COPYRIGHT: (C)1983,JPO&Japio